



TITLE:

<【II】開発と「水」>海に固まれた
日本：海運業界の果たす役割 -海フ
ェスタ京都-

AUTHOR(S):

中島, 和博

CITATION:

中島, 和博. <【II】開発と「水」>海に固まれた日本：海運業界の果たす
役割 -海フェスタ京都-. 公共空間 2014, 13: 11-12

ISSUE DATE:

2014

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/197704>

RIGHT:

海に囲まれた日本

海運業界の果たす役割

「海フェスタ京都」

今回、「水」というテーマの下、私は海に着目して取材を行った。今回は毎年開催されている「海フェスタ」が京都で開催されるということで、京都の港湾都市である舞鶴市を訪れた。

「海フェスタ」とは、海の恵みに感謝し、広く海に親しむことを目的に毎年全国の主な港湾都市で開催される、日本最大の「海の祭典」だ。海をより身近に感じてもらえるよう、様々なイベントが開催されている。参加するのは、海上自衛隊、海上保安庁を始め、海運業界（日本船主協会）、造船業界等、海に係る団体であり、それぞれがブースを設けている。今回の取材を通して、貿易を下支える海運業界の重要性を認識した。ここでは、海フェスタでの取材を基に、外航海運及び内航海運の果たす役割を考えている。

日本と外航海運

日本は四方を海に囲まれており、石油や天然ガス等エネルギー資源の自給率はわずか四％に

すぎない。衣食住に必要な物資のほとんども、私たちは海外からの輸入に頼っている。輸入した原材料は、国内で消費されるだけでなく、優れた技術で様々な製品に加工され、海外にも輸出されている。輸入と輸出という貿易によって日本の暮らしは成り立っているのだ。その日本の貿易量の九九・七％を支えているのが、海上輸送なのである。

例えば、産業の拠り所となる貴重な資源はどのようにして運ばれるのだろうか。エネルギーや衣類・プラスチック製品の原料となる原油を運ぶのは原油タンカーだ。原油の輸入依存度は九九・六％にも及ぶ。タンカー一隻で運べる原油の量はおよそ二七万トンで、日本で一日に消費される原油の約半分にあたる。また、火力発電所において必要とされる石炭は輸入依存度が一〇〇％であり、全てバルカーと呼ばれる船で輸入されている。原子力発電所の稼働が停止し、発電を主に火力発電に依存する現状においては特に欠かせないものとなっている。クリーンなエネルギーとして重要視されている液化天然ガスは、LNG船で運ばれる。高度な技術と徹底した安全管理が要求される。この他にも、鉄鉱石や穀物等、私たちの生活を支える様々なものを船は運んでいるのだ。

るのだ。

数多くの輸送ノウハウを築き上げてきた日本の海運は、外国間の輸送にもその活動フィールドを広げている。日本企業の海外進出に伴い、日本を経由することなく外国から外国へと直接荷物を運ぶルートが拡大した。また、中国やインド等の新興国の急成長で、世界的に需要が増え、外国企業の荷物を運ぶ役割も、日本の船が引き受けるようになってきたのである。今や日本の海運は、世界中の港を行き来する三國間輸送を有力な軸として、更なる発展を遂げている。単に日本と世界を結ぶだけでなく、世界の国々の物流を支える重要な役割も担っている。

国内での役割

国内の物資輸送においても、船は大切な役割を担っている。船には陸上、航空輸送に比べ、一度に大量に運べる、コストが安い、環境にやさしい、といった大きなメリットがある。更に、移動にかかるエネルギー効率の良さから、石油製品や鉄等の産業基礎物資は、その八割以上が船で運ばれている。

暮らしに欠かせない食料品等の流通にも、船の輸送力が効果を発揮している。北海道で採れたタマネギやジャガイモは船とトラックを使って首都圏へ運ばれる。北海道産の牛乳や他の乳製

品も海上輸送を利用して首都圏へ運ばれている。新鮮な食料品が大量に安く供給される仕組みにも海上輸送は大きく貢献しているのである。



海フェスタ京都での各団体の展示の様子

環境への配慮

日本の海上輸送は、環境保全への取り組みに置いても時代の最先端を歩んでいる。代表的なものが、CO₂等の温室効果ガス削減への取り組みだ。二〇一〇年、空気を船の底に送り込み、

泡の力で海水との摩擦を減らし、およそ六％のCO₂削減効果を実現した外航商船が世界で初めて就航した。更に、二〇一二年には、太陽光発電設備を搭載し、港での停泊作業中に必要なエネルギーは、ソーラーパネルを使って船内で作り出した電力で賄う自動車船が登場した。

安全運航管理

安定的な物資輸送を実現するためには、徹底的な安全管理が不可欠だ。大手海運会社では、安全運航支援センターを設置し、運航管理を行っている。ここでは、より安全に船を運航するために必要な情報、例えば、天気の状態や危険な海域の情報等を、衛星通信設備を使って船に提供している。安全運航支援センターができたことにより、船と陸上のチームワークがより強力に発揮され、安全な航海ができ、荷主の貨物をより安全かつ確実に運ぶことができるようになった。

近年、アラビア半島アデン湾付近で懸念される海賊の脅威に対しては、自衛隊の護衛艦や哨戒機等が監視警戒にあたり、官民一体となって安全な航行が徹底されている。

東日本大震災における海上輸送

海上輸送ルートが、人々の暮らしを守る生

命線として使命を果たしたのが、東日本大震災のときだ。被災地に救援物資を届ける手段として、一度に大量に荷物を運べる船が大いに力を発揮した。日本の各海運会社は、震災直後に、カーフェリーで自衛隊の隊員や車両を運ぶ等、様々な船を活用して、無償で支援を続けた。

東日本大震災が発生したとき、原発事故の風評で、外国の海運会社の船の一部が日本の港へ入ることを見合わせるという事態も起きた。日本の海運会社は一致協力して、通常の海上輸送業務を続けるとともに、緊急時の人々の安全と安心のために、力を注いだのである。

おわりに

大量に、安全に、確実に、物資を運ぶ海上輸送の果たす役割を見てきた。総貿易量の九九・七％を担っているという事実から分かるように、海上輸送が滞ってしまえば私たちの生活は立ち行かなくなる。普段の生活では目にする機会が少ない海運業界ではあるが、この記事を機会に興味、関心を持っていたければ幸いである。

(文責 中島 和博)

【参考資料】

日本船主協会HP (<http://www.jsanet.or.jp>)